

①9 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE  
INSTITUT NATIONAL  
DE LA PROPRIÉTÉ INDUSTRIELLE  
PARIS

①1 N° de publication :  
(à n'utiliser que pour les  
commandes de reproduction)

**2 588 808**

②1 N° d'enregistrement national :

**85 15619**

⑤1 Int Cl<sup>4</sup> : B 60 R 1/08.

⑫

## DEMANDE DE BREVET D'INVENTION

A1

②2 Date de dépôt : 18 octobre 1985.

③0 Priorité :

④3 Date de la mise à disposition du public de la  
demande : BOPI « Brevets » n° 17 du 24 avril 1987.

⑥0 Références à d'autres documents nationaux appa-  
rentés :

⑦1 Demandeur(s) : LAFOND Serge. — FR.

⑦2 Inventeur(s) : Serge Lafond.

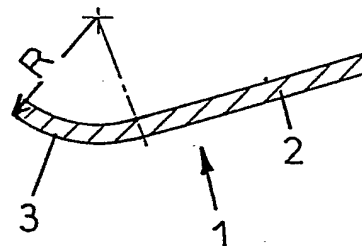
⑦3 Titulaire(s) :

⑦4 Mandataire(s) : Pierre Nus.

⑤4 Rétroviseur à miroir partiellement courbe.

⑤7 La présente invention concerne un rétroviseur à miroir  
partiellement courbe.

Rétroviseur caractérisé en ce que le miroir 1 est composé  
d'une partie plane 2 prolongée, le long de l'un de ses côtés  
latéraux, par une partie courbe 3, dont le rayon de courbure R  
est tel qu'il supprime totalement l'angle mort.



FR 2 588 808 - A1

La présente invention concerne le domaine des rétroviseurs, notamment d'automobiles, camions, ou autres véhicules, et a pour objet un tel rétroviseur dont le miroir est composé d'une partie plane ainsi que d'une partie courbe.

5 Actuellement, les rétroviseurs connus, en particulier les rétroviseurs extérieurs présentant une surface plane, n'éliminent pas complètement l'angle mort existant, et dans le cas particulier d'un véhicule en doublant un autre roulant à une vitesse plus réduite, il existe une zone où  
10 le véhicule doublant n'est plus dans la zone de contrôle du rétroviseur et n'est pas encore dans la zone d'appréhension directe par l'oeil du conducteur.

On a alors pensé à créer des rétroviseurs comportant plusieurs miroirs et qui rapportent à l'oeil du conducteur  
15 des zones dont les angles varient en fonction de l'éloignement de l'oeil par rapport au miroir. Mais les angles des zones visibles par un tel rétroviseur ne sont pas égaux et un angle mort se présente malgré tout entre ces deux zones. Certains constructeurs ont alors songé à fixer  
20 les rétroviseurs extérieurs très en arrière par rapport au conducteur, pratiquement à sa hauteur, le contraignant ainsi à tourner la tête vers la gauche afin de regarder dans le rétroviseur extérieur, ce qui l'oblige, dans le même temps, à jeter un coup d'oeil directement sur la zone de l'angle  
25 mort. Mais cette démarche n'est pas automatique, peu naturelle et peu pratique. En outre, elle présente l'inconvénient de détourner le regard du conducteur du trafic à l'avant du véhicule.

La présente invention a pour but de pallier ces  
30 inconvénients.

Elle a, en effet, pour objet un rétroviseur comprenant sur sa face avant un miroir en une seule pièce, un encadrement, ainsi qu'un pied de fixation, caractérisé en ce que le miroir est composé d'une partie plane prolongée,  
35 le long de l'un de ses côtés latéraux, par une partie courbe, dont le rayon de courbure est tel qu'il supprime totalement l'angle mort.

L'invention sera mieux comprise grâce à la des-

cription ci-après, qui se rapporte à un mode de réalisation préféré, donné à titre d'exemple non limitatif, et expliqué avec référence aux dessins schématiques annexés, dans lesquels :

5 la figure 1 est une vue en coupe du rétroviseur conforme à l'invention, et

la figure 2 est une vue en coupe d'une variante du rétroviseur conforme à l'invention.

Conformément à l'invention, le miroir 1 est composé d'une partie plane 2 prolongée, le long de l'un de ses côtés latéraux, par une partie courbe 3, dont le rayon de courbure R est tel qu'il supprime totalement l'angle mort.

Ce mode de réalisation sera principalement adapté aux rétroviseurs extérieurs de véhicules automobiles. Le rétroviseur sera, bien entendu, fixé de telle manière que le côté latéral le long duquel se trouve la partie courbe 3 soit celui le plus éloigné du véhicule et que la partie courbe 3 soit dirigée en direction de l'avant du véhicule. De cette manière, l'angle mort est totalement supprimé. En effet, si le véhicule doublant est déjà bien engagé et se trouve pratiquement à la hauteur du véhicule doublé, le conducteur de ce dernier verra le véhicule doublant dans la partie courbe 3 du miroir 1 du rétroviseur extérieur. Puis, lorsque le véhicule doublant sortira du champ de la partie courbe 3 du miroir 1 du rétroviseur extérieur, il sera largement dans le champ de vision du conducteur. Dans tous les cas donc, le conducteur du véhicule doublé verra le véhicule doublant, d'abord dans la partie plane 2 du rétroviseur, puis dans la partie courbe 3 de ce dernier, puis à l'oeil nu. Il est à noter qu'à un certain moment, le conducteur peut voir le véhicule doublant à l'oeil nu ainsi que, simultanément, dans la partie courbe 3 du rétroviseur. L'angle mort a donc totalement disparu.

Selon une variante de l'invention, le miroir 1 est, en outre, prolongé, le long de l'autre côté latéral, par une seconde partie courbe 4.

Ce type de réalisation convient particulièrement bien au rétroviseur intérieur. En effet, le miroir 1 du

rétroviseur sera composé d'une partie plane 2 prolongée de part et d'autre, le long de chacun de ses côtés latéraux, par une partie courbe 3, 4. De ce fait, le conducteur aura en quelque sorte une vision panoramique lui permettant de pallier, le cas échéant, l'absence de rétroviseur extérieur ou une utilisation impossible de ce dernier, par exemple par conditions difficiles (neige, pluie, buée, rosée, etc...).

Selon une caractéristique de l'invention, le rayon de courbure R est compris entre 0,5 et 0,6 fois la largeur de la surface plane du miroir, de préférence 0,54 fois cette largeur.

Selon une autre caractéristique de l'invention, le rétroviseur est en polycarbonate cintré à froid, translucide et incassable, tel que celui connu sous la dénomination commerciale Lexan, de la Société Générale Electric Plastics France. Ainsi la fabrication dudit rétroviseur sera facile et peu coûteuse en grande série. La face arrière sera métallisée suivant les méthodes classiques, à l'aide d'un outillage adapté à la courbure de la surface.

Toutes les particularités existant sur les rétroviseurs actuels pourront, bien entendu, être adaptées, à savoir rotule, système d'orientation du pied ou du miroir de l'intérieur ou de l'extérieur du véhicule, rallonge du pied pour les véhicules tractants, etc...

Bien entendu, l'invention n'est pas limitée au mode de réalisation décrit et représenté aux dessins annexés. Des modifications restent possibles, notamment du point de vue de la constitution des divers éléments, ou par substitution d'équivalents techniques, sans sortir pour autant du domaine de protection de l'invention.

## - R E V E N D I C A T I O N S -

1. Rétroviseur, comprenant sur sa face avant un miroir en une seule pièce, un encadrement, ainsi qu'un pied de fixation, caractérisé en ce que le miroir (1) est composé  
5 d'une partie plane (2) prolongée, le long de l'un de ses côtés latéraux, par une partie courbe (3), dont le rayon de courbure (R) est tel qu'il supprime totalement l'angle mort.

2. Rétroviseur, selon la revendication 1, caractérisé en ce que le miroir (1) est, en outre, prolongé, le  
10 long de l'autre côté latéral, par une seconde partie courbe.

3. Rétroviseur, selon l'une quelconque des revendications 1 et 2, caractérisé en ce que le rayon de courbure (R) est compris entre 0,5 et 0,6 fois la largeur de la surface plane du miroir.

15 4. Rétroviseur, selon la revendication 3, caractérisé en ce que le rayon de courbure (R) est de préférence de 0,54 fois la largeur de la surface plane du miroir.

5. Rétroviseur, selon l'une quelconque des revendications 1 à 4, caractérisé en ce qu'il est en polycarbonate cintré à froid, translucide et incassable, tel que celui  
20 connu sous la dénomination commerciale Lexan.

Fig-1

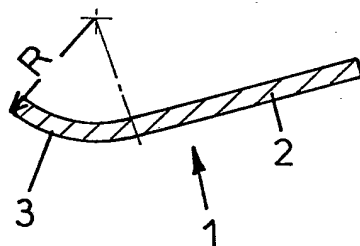


Fig-2

